

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN  
— Drucksache 10/1537 —**

**Bau der S-Bahn Hagen–Mönchengladbach (S 8)**

*Der Bundesminister für Verkehr – A 22/20.00.15 – 36 II Va/84 –  
hat mit Schreiben vom 13. Juni 1984 die Kleine Anfrage namens  
der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

1. a) In welchem Umfang werden die Zulaufstrecken der Deutschen Bundesbahn von Düren nach Neuss (Kursbuchstrecke 461) und von Krefeld nach Neuss (Kursbuchstrecke 470) nach Inbetriebnahme der S 8 fahrplanmäßig eingeschränkt?

Die Strecke Düren–Neuss wird im derzeitigen Fahrplan (Sommer 1984) im Abschnitt Grevenbroich–Neuss an Werktagen (außer an Samstagen) mit 18, in der Gegenrichtung mit 19 Nahverkehrszügen bedient.

Die Strecke Krefeld–Neuss wird zur Zeit mit 26, in der Gegenrichtung mit 25 Nahverkehrs- und Eilzügen mit Unterwegshalte und vier, in der Gegenrichtung fünf Eilzügen ohne Unterwegshalte bedient. Zusätzlich verkehren acht Zugpaare Krefeld–Düsseldorf ohne Berührung von Neuss.

Eine Änderung dieses Angebotes aus Anlaß der Inbetriebnahme der Ost-West-S-Bahn ist nicht beabsichtigt.

- b) Ist beabsichtigt, die Züge aus Düren und Krefeld nach Inbetriebnahme der S 8 in Neuss enden zu lassen?

Nach dem derzeitigen Planungsstand werden mit der Inbetriebnahme der Ost-West-S-Bahn die Züge der Relation Düren–Neuss zu den Hauptverkehrszeiten weiterhin nach/von Düsseldorf – zwischen Neuss und Düsseldorf – als Eilzüge verkehren, sofern die Verkehrsnachfrage dies erfordert. Zu den übrigen Zeiten sollen sie in Neuss enden bzw. beginnen, weil die Verkehrsnach-

frage zwischen Neuss und Düsseldorf durch die Ost-West-S-Bahn abgedeckt wird.

Die zwischen Krefeld und Neuss verkehrenden Züge sind in die Verkehrsrelation Kleve–Köln eingebunden. Die Inbetriebnahme der Ost-West-S-Bahn hat keinen Einfluß auf das Angebot auf dieser Strecke.

Die zwischen Krefeld und Düsseldorf direkt verkehrenden Züge sollen, sofern die Nachfrage dies erfordert, auch weiterhin als Eilzüge zwischen Meerbusch-Osterath und Düsseldorf verkehren.

Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Verlängerung der S-Bahnlinie S 11, Bergisch Gladbach–Köln-Chorweiler Nord nach Neuss im Jahre 1985 ist jedoch folgende Umstrukturierung des Verkehrs vorgesehen:

- Der auf der Verkehrsrelation Köln–Neuss laufende Nahverkehr wird durch die S-Bahn ersetzt,
- weitlaufende Nahverkehrszüge werden auf dem Abschnitt Köln–Neuss z. T. in Eilzüge umgewandelt,
- der übrige Nahverkehr Krefeld–Köln wird in Neuss gebrochen.

2. Ist die Bundesregierung bereit, ergänzend zur bisherigen Planung auch den Bau einer S-Bahn von Kaarst nach Mettmann mit Beteiligung des Landes Nordrhein-Westfalen zu finanzieren?

Die Verantwortung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) liegt in erster Linie bei den Ländern und Kommunen. Daher müssen auch die Initiativen für den Bau von S-Bahnen von den Ländern/Kommunen ausgehen.

Die Vorstellungen des Landes Nordrhein-Westfalen über den Bau weiterer S-Bahnen sind im aktualisierten S-Bahn- und Stadtbahn-Bedarfsplan 1981 des Landes niedergelegt. Danach sind die auf der Verkehrsrelation Kaarst–Mettmann für einen S-Bahnbetrieb noch auszubauenden Streckenabschnitte

Kaarst–Neuss und  
Düsseldorf/Gerresheim–Mettmann

unter Kategorie „Planung“ enthalten.

Da es sich hierbei um Vorhaben handelt, für die grundsätzlich eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in Betracht kommen könnte, ist es erforderlich, daß hierfür jeweils zwischen der Deutschen Bundesbahn und dem Land Finanzierungsverträge geschlossen werden. Dabei wird vorausgesetzt, daß vorher durch Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nachgewiesen ist, daß dem Bund und der Deutschen Bundesbahn keine neuen Folgekosten entstehen.

Für keine der obengenannten Strecken liegt ein solcher Vertrag oder eine entsprechende Landesinitiative vor.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat zwar hierfür eine Verkehrsprognose erarbeitet, die unter günstigsten Bedingungen, d. h.

Einrichtung eines ganztägigen S-Bahnverkehrs im  
20-Minuten-Takt,  
Bau zusätzlicher Haltepunkte und  
optimaler Verknüpfung mit den übrigen Verkehrsmitteln des  
ÖPNV,

maximal rd. 5 000 Fahrgäste pro Tag und Richtung auf den Abschnitten Neuss–Kaarst und Düsseldorf–Mettmann erwarten läßt.

Eine überschlägige Wirtschaftlichkeitsbetrachtung hat jedoch ergeben, daß die damit zu erzielenden Mehreinnahmen bei weitem nicht ausreichen, die der Deutschen Bundesbahn entstehenden zusätzlichen Kosten aus dem Betrieb der S-Bahnlinie Kaarst–Mettmann zu decken.

Unter Zugrundelegung dieser Fakten ist die Einrichtung einer S-Bahnlinie Kaarst–Mettmann nicht möglich.

3. In welcher Taktfolge werden nach Inbetriebnahme der S 8 Eilzüge von Mönchengladbach nach Hagen geführt?

Ein Taktfahrplan für Eilzüge Mönchengladbach–Hagen besteht wegen der überörtlichen Anschlußbindungen dieser Züge an den Fernverkehr derzeit nicht und wird sich auch in Zukunft nur in begrenztem Maße einrichten lassen. Das der Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Ost-West-S-Bahn zugrundeliegende und mit dem Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen abgestimmte Betriebsprogramm für die Ost-West-S-Bahn sieht neben der S-Bahn neun Eilzüge je Tag und Richtung zwischen Mönchengladbach und Düsseldorf in Anpassung an das tageszeitlich stark schwankende Verkehrsaufkommen und 15 Eilzüge je Tag und Richtung zwischen Düsseldorf und Hagen in einem angenäherten Taktfahrplan vor.

4. Ist die Bundesregierung bereit, den Bau eines zusätzlichen Bahnsteiges im Bahnhof Bilk mit zu finanzieren?

Auf der Strecke zwischen Neuss und Düsseldorf ist zur Zeit nur der Bahnhof Düsseldorf-Bilk vorhanden. Dort halten neben den Nahverkehrszügen auch eine Reihe von Eilzügen.

Nach der zwischen Bund, Land und Deutscher Bundesbahn abgestimmten Planung werden mit Inbetriebnahme der Ost-West-S-Bahn im Raum Düsseldorf-Bilk vier S-Bahnstationen vorhanden sein. Ein Bahnsteig für die auf den Ferngleisen verkehrenden Eilzüge ist daher nicht vorgesehen. Diese Systemtrennung ist gewollt, um den Nahverkehr auf die S-Bahn zu konzentrieren und den Bezirks- und Fernverkehr zu beschleunigen.

Ein Bau eines zusätzlichen Bahnsteiges an den Ferngleisen in Düsseldorf-Bilk wäre nur unter Aufweitung des vorhandenen Bahngeländes möglich, weil die Güterverkehrsanlagen ohne wirtschaftlichen Schaden für die Deutsche Bundesbahn nicht eingeschränkt werden können. Die Gleisanlagen würden dann dicht an vorhandene Wohnbebauung heranrücken. Eine solche Planung würde mit Sicherheit auf erheblichen Widerstand der betroffenen Anwohner stoßen.

Im übrigen gilt hinsichtlich der Voraussetzungen für einen Bau das gleiche wie unter Punkt 2 gesagt.